

**LA BATALLA POR LA INTEROCEÁNICA
EN EL SUR PERUANO
¿LOCALISMO O DESCENTRALISMO?**

ELEANA LLOSA

Documento de Trabajo N° 129

Serie: Sociología y Política 36

Este proyecto forma parte del Programa Institucional de Sociología y Política 2000-2001, auspiciado por la Fundación Ford. Donación 980-0347-1.

© IEP EDICIONES
Horacio Urteaga 694, Lima 11
☎ 332-6194 / 424-4856
Fax (51 1) 332-6173
E-mail: publicaciones@iep.org.pe

ISSN: 1022-0356 (Documento de Trabajo IEP)
ISSN: 1022-0402 (Serie Historia)

Impreso en el Perú
abril, 2003
500 ejemplares

Depósito Legal: 1501402003-2195

Prohibida la reproducción total o parcial de las características gráficas de este documento por cualquier medio sin permiso de los editores.

LLOSA, ELEANA

La batalla por la interoceánica en el sur peruano: ¿ localismo o descentralismo?.-
Lima: IEP, 2003.- (Documento de Trabajo, 129. Serie Sociología y Política,
36)

DESARROLLO REGIONAL/CARRETERAS/TRANSPORTE POR CARRETERA/
PERU/CUSCO/PUNO/BOLIVIA/CHILE

WD/05.01.01/SP/36

CONTENIDO

| | |
|--|----|
| INTRODUCCIÓN | 5 |
| 1. EL SUR PERUANO: HISTORIA, REGIONALISMO Y MACRO REGIÓN | 6 |
| 2. LO SUCEDIDO EN TORNO A LA REINVINDICACIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA | 11 |
| 3. DE LA MARGINAL A LA INTEROCEÁNICA | 15 |
| 4. LA CUESTIÓN DEL NOMBRE | 20 |
| 5. LA «RUTA ORIGINAL»: UNA AGUJA EN UN PAJAR | 22 |
| 6. LA CARRETERA COMO CAMINO HACIA EL PROGRESO | 28 |
| 7. INTERESES EN JUEGO / CALIENTES | 32 |
| 8. INTERESES EN JUEGO / FRÍOS | 33 |
| REFLEXIÓN FINAL | 35 |
| MAPAS | 37 |
| BIBLIOGRAFÍA CITADA | 39 |

LA BATALLA POR LA INTEROCEÁNICA EN EL SUR PERUANO ¿LOCALISMO O DESCENTRALISMO?

INTRODUCCIÓN

En la actualidad es normal que aparezcan súbitamente temas coyunturales, de los cuales poco antes nadie se había acordado o incluso ni habían existido. Estos problemas pasan por un fugaz período de primeras planas, gran interés colectivo y repentino conocimiento por parte de los funcionarios, dirigentes y población en general, para luego desaparecer con la misma rapidez, casi sin dejar memoria... hasta que vuelvan a ser actuales, meses, años o décadas después.

Así sucedió con el asunto de la carretera interoceánica que, entre fines de agosto y comienzos de octubre de 2001, ocupó gran parte de la atención del país, especialmente del sur. Sin duda fue para muchos un tema completamente nuevo; pero, en realidad, tiene una historia más larga de lo aparente, algo conflictiva y con diferentes actores e intereses en juego.

El centro de conflicto fue la discusión entre los departamentos de Cusco y Puno respecto del posible trazado de la carretera —que será todavía definido por un estudio de *prefactibilidad* que no lo demarca—. Puno reaccionó ante el olvido del «trazo original» en la convocatoria oficial al estudio; Cusco descubrió después que también tenía intereses en el tema y sacó la propuesta que tenía guardada. Este enfrentamiento no puede desligarse de la necesidad colectiva de carreteras que en los últimos años se ha generalizado en el Perú, las que se consideran como el gran fundamento para el desarrollo.

Este tema, sin embargo, trasciende lo regional y nacional y se entrelaza con el nivel continental; porque se trata de una carretera que quiere atravesar América del Sur de occidente a oriente entre el Perú y Brasil en la cual, además, los vecinos Bolivia y Chile también tienen interés y opinión.

* * *

La discusión sobre la carretera interoceánica sirve aquí de pretexto para presentar la situación actual de algunos departamentos (sobre todo el Cusco) en relación a las acciones tomadas por el nuevo gobierno, a su forma de concebir el desarrollo regional y a la importancia que vienen teniendo los regionalismos, que quizás sea mejor localismos como se verá.

El tema se expone a través de cinco capítulos y dos grupos de reflexiones. Los capítulos tratan sobre la ubicación del sur como región y la discusión actual sobre la macro región; un recuento de los eventos locales cercanos en torno a la vía interoceánica; lo ocurrido antes en relación a otros proyectos viales, como el de la Marginal; los orígenes y alternativas planteados

6 desde los años 80 en torno a una vía que conecte el Perú con Brasil o, por lo menos, que articule el país desde la costa hasta la selva por el sur; y, por último, algunas consideraciones sobre la demanda por carreteras en el Perú actual.

Los dos grupos de reflexiones se refieren a los intereses en juego, tanto los actuales —calientes— como los de mediano y largo plazo —fríos—; reflexiones que resumen el tema expuesto y dejan planteados los problemas.

Para el texto que sigue he trabajado desde el Cusco, con la información que aquí pude hallar, lo que quiere decir que hay un sesgo, al menos en la cantidad de información.¹ Sin embargo, no está en mí el defender la posición pública cusqueña, sino más bien asumir una perspectiva desde el sur, como arequipeña y pobladora del Cusco.

1. El sur peruano: historia, regionalismo y macro región

Entre 1998 y 1999, desde Arequipa se empezó a pensar en hacer del sur una macro región en el país. En Arequipa, como también en Cusco y en Puno, se había pensado desde antes en el sur como región, aunque desde diferentes perspectivas. Así, aparece en estos últimos años la idea de «sur andino» desde las ciencias sociales y algo menos desde la izquierda; mientras que en Arequipa parece haberse pensado más bien siempre desde los grupos política y económicamente poderosos. En el primer caso se enfatizaba la necesidad de superar el problema cultural y la posición subordinada de ciertos sectores sociales, especialmente el campesino. Desde la segunda perspectiva se buscaba —y se sigue buscando— una fórmula de desarrollo económico que involucre a toda la población bajo el liderazgo arequipeño.

Esta es la perspectiva que domina en la propuesta de la Macro Región Sur,² la de caminar hacia el desarrollo a través de medidas económicas que favorezcan a los siete departamentos considerados como parte de la macro región.³ La cuestión política es descartada totalmente; no se propone ningún cambio en la administración ni en los gobiernos locales. Esta aparece como una opción no explícita debido a que es una propuesta que incluye a diferentes actores: principalmente a las Cámaras de Comercio, pero también a los Municipios Provinciales y a otras instituciones con diversa participación según las ciudades. Por otro lado, las cuestiones sociales y culturales no son tomadas en cuenta más allá de algunos aspectos educativos y de lo referente a la pobreza y sus indicadores.

Lo cierto es que en Arequipa se originó la idea de convocar a la formulación de esta propuesta y fue allí donde en realidad se ha elaborado. Los empresarios arequipeños convocaron al conjunto del sur para impulsar el desarrollo regional. ¿Cómo es esto posible? ¿Se trata de un simple chispazo o hay una historia detrás?

Arequipa y Trujillo son, desde hace décadas, las grandes ciudades regionales del Perú. Y Arequipa lo es quizás más prolongadamente y con un mayor liderazgo. En su libro *Arequipa y el sur andino*, Alberto Flores-Galindo estudia la formación del liderazgo de Arequipa:

-
1. Y especialmente en lo que se refiere a prensa escrita. No he consultado prensa editada en otras zonas del sur, pero sí documentos diversos y, como información coyuntural, entre otros, el diario *La República* que hasta fines de 2001 publicaba cotidianamente una sección sobre el «Gran Sur».
 2. Véase el documento *Situación actual y propuestas para el desarrollo del sur del Perú*. Arequipa: Secretaría Técnica de la Macro Región Sur, 2000.
 3. Arequipa, Moquegua, Tacna, Puno, Madre de Dios, Cusco y Apurímac.

«[...] aún en contra de la geografía, la región llegó a conformarse y la ciudad de Arequipa, a medio camino entre el puerto y el altiplano, ciudad de costa y de sierra a la vez, pudo establecer su hegemonía sobre los valles costeros, el altiplano de Puno y los territorios altos del Cuzco, principalmente. La definición de la hegemonía arequipeña será un proceso largo, gestado desde los tiempos coloniales y realizado sólo a fines del siglo pasado».⁴

Ello se definió así porque Arequipa «fue la sede de las grandes transacciones comerciales», especialmente internacionales, relacionadas a la importación de diversos bienes y, fundamentalmente, a la exportación de la lana del sur. La construcción del ferrocarril, durante la segunda mitad del siglo XIX, terminó de ubicar a Arequipa como ciudad líder del sur.⁵

Arequipa no era todavía una ciudad industrial; empezó a serlo a mediados del siglo XX. El desarrollo industrial apoyó el mantenimiento de su liderazgo económico en el sur, a pesar de la desintegración paulatina del circuito comercial de exportación y de los nuevos procesos sociales y económicos que se empezaron a vivir en la región y en el país. Tanto las migraciones hacia las ciudades y el crecimiento de éstas, como la reforma agraria y, por supuesto, el propio proceso de industrialización llevaron al grupo económico dominante arequipeño a dirigir hacia la industria su centro de atención y a redefinir, por lo tanto, la base de su liderazgo económico. Hacia 1970, Arequipa se volvió un centro industrial en crecimiento, con un mercado también creciente en todo el sur. Se puede decir que esa ciudad absorbió casi toda la capacidad de inversión industrial del sur peruano, dejando a las otras ciudades y departamentos sólo algunos pequeños espacios que no se llegaron a consolidar.

Cusco y Tacna lograron, gracias a lo que ahora se llaman ventajas comparativas, desarrollarse en ciertos aspectos: Cusco en el turismo por los monumentos incas y coloniales; Tacna en el comercio, por ser una ciudad que tiene frontera con un país con un importante mercado interno.

Como se ha visto en las últimas décadas, el modelo de desarrollo industrial que tuvimos no logró consolidarse. Es más, luego de haber vivido una adecuada primavera entre los años 50 y 70, la industria nacional vivió un breve verano en esa misma década, empezando un prolongado otoño en los 80 (y aun antes), para llegar a un invierno que empieza a parecer eterno. La decadencia de la industria, del comercio y de la banca arequipeña comenzó a ser una real preocupación algunos años antes de finalizar el siglo XX. No sólo la falta de inversión nueva, sino sobre todo el cierre de muchas empresas y —¡el colmo!— el traslado a Lima de las principales y más emblemáticas de la ciudad dejando en la provincia simples sucursales.

¿Qué tiene que ver todo esto con la carretera interoceánica y el conflicto entre las ciudades de Cusco y Puno? El liderazgo de Arequipa no ha sido nunca aceptado de buena gana, especialmente por el Cusco, ciudad que en importancia sigue a aquélla en el sur. Sin embargo, Arequipa articulaba el sistema económico en sus aspectos regionales. Pero, al no ser reemplazada por otro centro (fuera de Lima), ni tener las demás ciudades alternativas económicas, se desembocó en una desarticulación del sur, cuyas partes terminan relacionándose directamente con Lima en una situación de centralismo cada vez peor, agravado por el sistema político impuesto en la última década.

Sólo el Cusco se salvó parcialmente. Aquí el turismo es una actividad dependiente fundamentalmente de «bienes inmuebles» y exclusivos a nivel nacional y, podría decirse, mundial. Además, una vez acabada la guerra interna provocada por los grupos terroristas, el turismo creció en los años 90 y el golpe de la recesión al terminar el siglo no fue tan fuerte como en el

4. Alberto Flores Galindo. *Arequipa y el sur andino. Siglos XVII-XX*. Lima: Ed. Horizonte, 1977, p. 16.

5. *Ibidem*, pp. 82-83.

